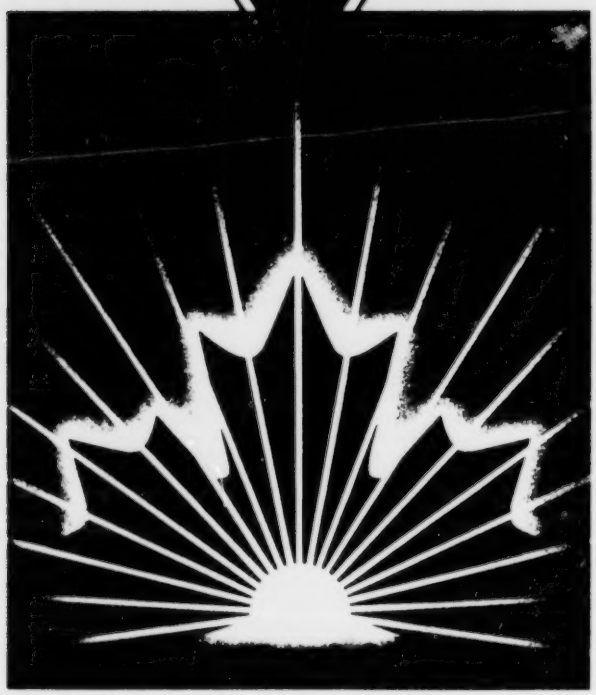
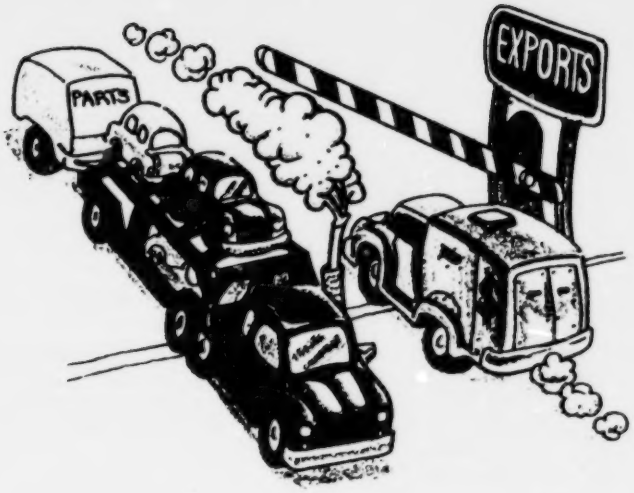
Canada's New Free Trade Agreement

# AUTOMOTIVE INDUSTRY



Canada




## *WHY CANADA'S AUTO INDUSTRY IS SO IMPORTANT*

**The Canadian economy runs on wheels**

In 1986, Canadian workers produced nearly **$37 billion** worth of cars, trucks, auto parts, tires and trailers.

That makes auto manufacturing our biggest single business.

It's also our biggest export earner. In 1986, we shipped over **$34 billion** in auto products to the U.S. That's one export dollar in three.

Canada's auto industry is an immense engine of growth. From 1985 to 1987, we invested over **$3 billion** in auto assembly and parts plants. This gave huge spin-offs to our economy.

**More than 140,000 Canadians** earn their living directly from the auto industry. Many of us work for companies that supply the automakers with metal, rubber, textiles, glass and plastic.

Many more Canadians earn their living by producing, selling and servicing auto related products.

**Auto Pact Plus**

Much of our prosperity comes from 22 successful years operating under the Canada-U.S. Auto Pact, signed in 1965.

Canada's FTA with the U.S. follows the spirit of the original Auto Pact. But it also builds on the older foundation. You could call it the Auto Pact Plus.

The Auto Pact and its safeguards will stay in place under Free Trade.

The Pact covers new vehicles built by the Big Three automakers — Chrysler, Ford and General Motors — plus Volvo and a number of truck producers. It also covers original parts made for these producers.

Under the Auto Pact, those companies can import duty-free from any place in the world as long as:

- the total value of the vehicles they produce in Canada matches the value of their Canadian sales;
- the value of their production and purchases in Canada stays at or above a percentage of their Canadian sales. For the Big Three, this is 60 per cent.

Ten years from now U.S. imports will enter Canada duty-free. But the Big Three will still have to meet the safeguards if they want to import duty-free from plants outside North America.

This duty-free benefit — currently worth $300 million and growing — gives the Big Three a real incentive to keep meeting Canadian standards.

## *WHAT WILL HAPPEN DURING THE TRANSITION PERIOD*

Canada and the U.S. will bring in Free Trade over the next 10 years. But they are pledged to keep the Auto Pact and its safeguards in place.

Here's how it will work.

For the first five years, Canada and the U.S. will cut tariffs on replacement parts. In five years, Canadians will be able to import used vehicles from the United States.

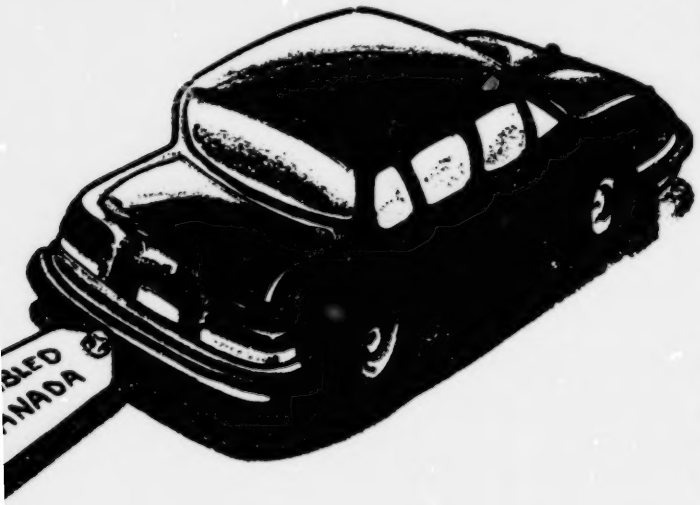
The new Canada-U.S. Trade Commission will look at any problems that emerge. And a special panel will resolve disputes. This is a benefit not available under the Auto Pact.

After ten years, Canadian consumers will enjoy full duty-free trade in vehicles and parts. Our exporters will have secure access to the massive U.S market.

## *HOW THE AUTO INDUSTRY WILL OPERATE UNDER FREE TRADE*

The FTA does not change in any way the commitments by Auto Pact firms.

It also adopts rules of origin to raise demand for North American parts.



**Rules of Origin**

The FTA encourages newcomers to the North American industry to use more Canadian or American parts and labour. Canadian workers and companies have shown they can compete for this business. Canadians can be confident that auto and parts manufacturing are here to stay.

New rules of national origin, and a new tariff list, will indicate which products qualify for lower tariffs.

For all vehicles —

**The direct costs of processing plus the value of parts from Canada or the U.S. must equal at least half the direct costs of manufacturing.**

**Used Vehicles**

Canadians cannot now import used vehicles, other than antiques, from the U.S.

The FTA will phase out the embargo on used cars. If you are buying a used car, you will have more flexibility and greater choice.

**Duty Payback**

Both Canada and the U.S. presently refund duty on imports to promote investment by automakers. But these programs can distort trade.

Under the FTA, both countries agreed to change these practices. Canada will no longer refund duty on the basis of parts exported to the U.S. But Canada will honour existing deals with Asian automakers. We will refund duty if they buy high levels of Canadian parts for their new plants in Canada.

The United States agreed to make similar changes.

**The Blue-Ribbon Panel**

Canada and the U.S. will set up a Select Panel to look at the North American auto industry. The Panel can propose policy changes. And it will help automakers compete in domestic and foreign markets.

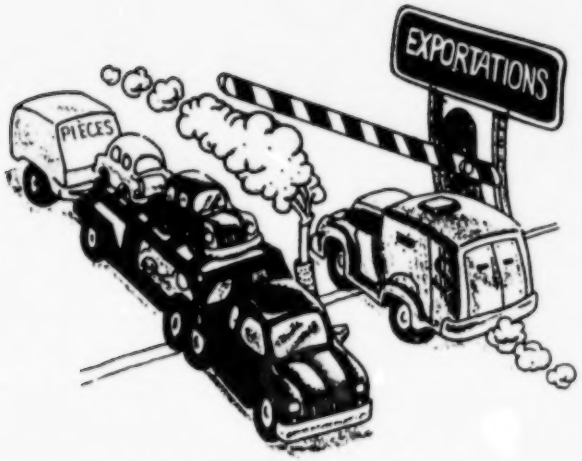
Under the FTA, Canada and the U.S. agreed to work together in international trade talks, to develop new export markets for North American auto products.

Hon. Pat Carney
Minister for International Trade

External Affairs Canada
Affaires extérieures Canada

Notre nouvel Accord de libre-échange

Canada




## *POURQUOI NOTRE INDUSTRIE AUTOMOBILE EST SI IMPORTANTE*

**L'industrie automobile, moteur de l'économie canadienne**

En 1986, les travailleurs canadiens ont produit pour près de **37 milliards $** de voitures, de camions, de pièces d'automobile, de pneus et de remorques.

La production automobile est donc notre principale activité manufacturière.

C'est aussi ce secteur qui produit les plus fortes recettes d'exportation. En 1986, nous avons exporté aux États-Unis pour plus de **34 milliards $** de produits automobiles. Ainsi, l'industrie automobile compte pour le tiers de la valeur de nos exportations.

L'industrie automobile canadienne est une immense source de croissance. Entre 1985 et 1987, plus de **3 milliards $** ont été investis dans des usines de montage et de production de pièces, ce qui a entraîné d'énormes retombées économiques.

**Plus de 140 000 Canadiens** travaillent dans l'industrie automobile. Nombreux aussi sont les Canadiens qui travaillent pour des sociétés qui approvisionnent les producteurs d'automobiles en métaux, en caoutchouc, en textiles, en verre et en matières plastiques.

De plus, un grand nombre de Canadiens gagnent leur vie en produisant, en vendant ou en assurant le service des produits liés à l'automobile.

**Un Pacte de l'automobile amélioré**

Nous devons une bonne partie de notre prospérité à l'application, au cours des 22 dernières années, du Pacte canado-américain de l'automobile.

Notre Accord avec les États-Unis respecte l'esprit du Pacte original, dont il s'inspire d'ailleurs. On pourrait dire que c'est un Pacte de l'automobile amélioré.

L'Accord maintient le Pacte de l'automobile et ses mesures de protection.

Le Pacte s'applique aux nouveaux véhicules construits par les Trois Grands — Chrysler, Ford et General Motors — ainsi que par Volvo et par un certain nombre de fabricants de camions. Il s'applique également aux pièces d'origine fabriquées pour eux.

Le Pacte de l'automobile permet à ces fabricants d'importer en franchise de partout dans le monde à la condition:

- que la valeur totale des véhicules qu'ils produisent au Canada soit égale à la valeur de leurs ventes au Canada;
- que la valeur de leur production et de leurs achats au Canada égale ou dépasse un certain pourcentage de leurs ventes au Canada. Pour les Trois Grands, ce pourcentage est d'au moins 60 %.

Dans dix ans, les produits américains entreront au Canada en franchise de droits. Cependant, les Trois Grands devront continuer à respecter les mesures de protection prévues dans le Pacte pour pouvoir importer en franchise depuis l'extérieur de l'Amérique du Nord.

À l'heure actuelle, l'entrée en franchise permet aux Trois Grands d'épargner 300 millions $. Ils ont donc tout intérêt à continuer de respecter les exigences canadiennes.

## *CE QUI ARRIVERA PENDANT LA PÉRIODE DE TRANSITION*

Le Canada et les États-Unis introduiront le libre-échange au cours des dix prochaines années. Cependant, ils se sont engagés à maintenir le Pacte de l'automobile et ses mesures de protection de la façon suivante:

Pour les cinq premières années, le Canada et les États-Unis réduiront leurs droits de douane sur les pièces de rechange. De plus, après cinq ans, les Canadiens pourront importer des véhicules usagés des États-Unis.

La nouvelle Commission mixte du commerce canado-américain examinera tout problème qui surgira et un groupe spécial réglera les différends. Cet

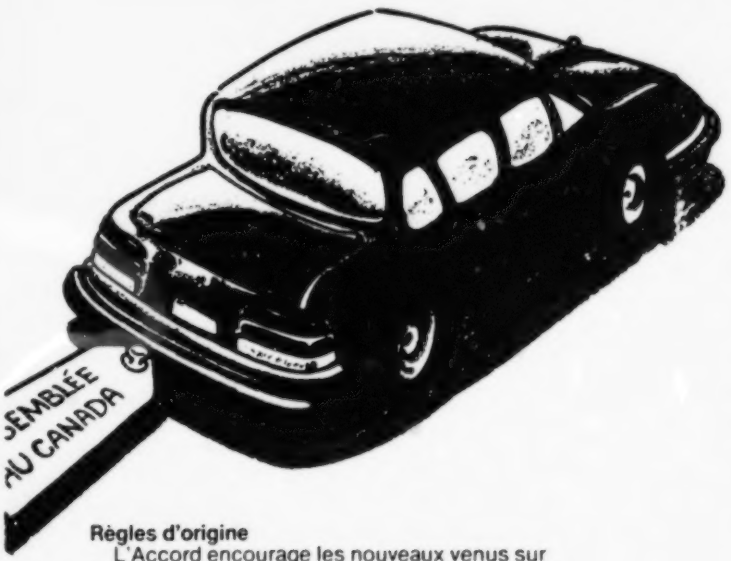
avantage n'est pas apporté par le Pacte de l'automobile.

Après dix ans, les consommateurs canadiens profiteront de l'importation en franchise des véhicules et des pièces. Nos exportateurs, eux, auront un accès assuré à l'énorme marché américain.

## *COMMENT LE LIBRE-ÉCHANGE INFLUENCERA L'INDUSTRIE AUTOMOBILE*

L'Accord ne modifie d'aucune façon les engagements pris par les participants au Pacte de l'automobile.

Il précise également des règles d'origine visant à hausser la demande de pièces nord-américaines.




**Règles d'origine**

L'Accord encourage les nouveaux venus sur le marché nord-américain à utiliser davantage de pièces et de main-d'oeuvre du Canada et des États-Unis. Nos travailleurs et nos sociétés ont démontré qu'ils étaient capables de tirer leur épingle du jeu dans cette industrie. C'est donc avec confiance que les Canadiens peuvent envisager l'avenir de l'industrie de la production d'automobiles et de pièces d'automobiles.

De nouvelles règles d'origine nationale et une nouvelle liste tarifaire viendront indiquer les produits dont les droits de douane seront moins élevés.

Pour tous les véhicules —

**Les coûts directs de la transformation et la valeur des pièces achetées au Canada ou aux États-Unis devront totaliser au moins la moitié des coûts directs de fabrication.**

**Véhicules usagés**

À l'heure actuelle, les Canadiens ne peuvent importer des États-Unis des véhicules usagés autres que les voitures anciennes de collection.

L'Accord éliminera progressivement l'embargo sur les voitures usagées, laissant aux Canadiens un plus grand choix.

**Remise des droits**

À l'heure actuelle, le Canada et les États-Unis remboursent les droits prélevés sur les produits importés afin d'encourager les investissements des producteurs d'automobiles. Cette pratique peut cependant fausser les échanges.

Dans l'Accord, les deux pays ont accepté de changer cette pratique. Le Canada ne remboursera plus les droits de douane sur les pièces exportées aux États-Unis, mais il respectera les ententes déjà conclues avec les producteurs asiatiques. Il ne leur remboursera leurs droits de douane que si leurs usines canadiennes achètent des quantités élevées de pièces fabriqués au Canada.

Les États-Unis ont accepté d'apporter les mêmes changements.

**Le Comité sélect**

Le Canada et les États-Unis établiront un Comité sélect qui évaluera l'état de l'industrie automobile nord-américaine. Le Comité pourra proposer des changements aux politiques et aider les producteurs d'automobiles à livrer concurrence sur les marchés nationaux et étrangers.

Dans l'Accord, le Canada et les États-Unis ont convenu de collaborer dans les négociations commerciales multilatérales afin de créer de nouveaux débouchés à l'exportation pour les produits automobiles nord-américains.

L'honorable Pat Carney
Ministre du Commerce extérieur

Affaires extérieures Canada
External Affairs Canada